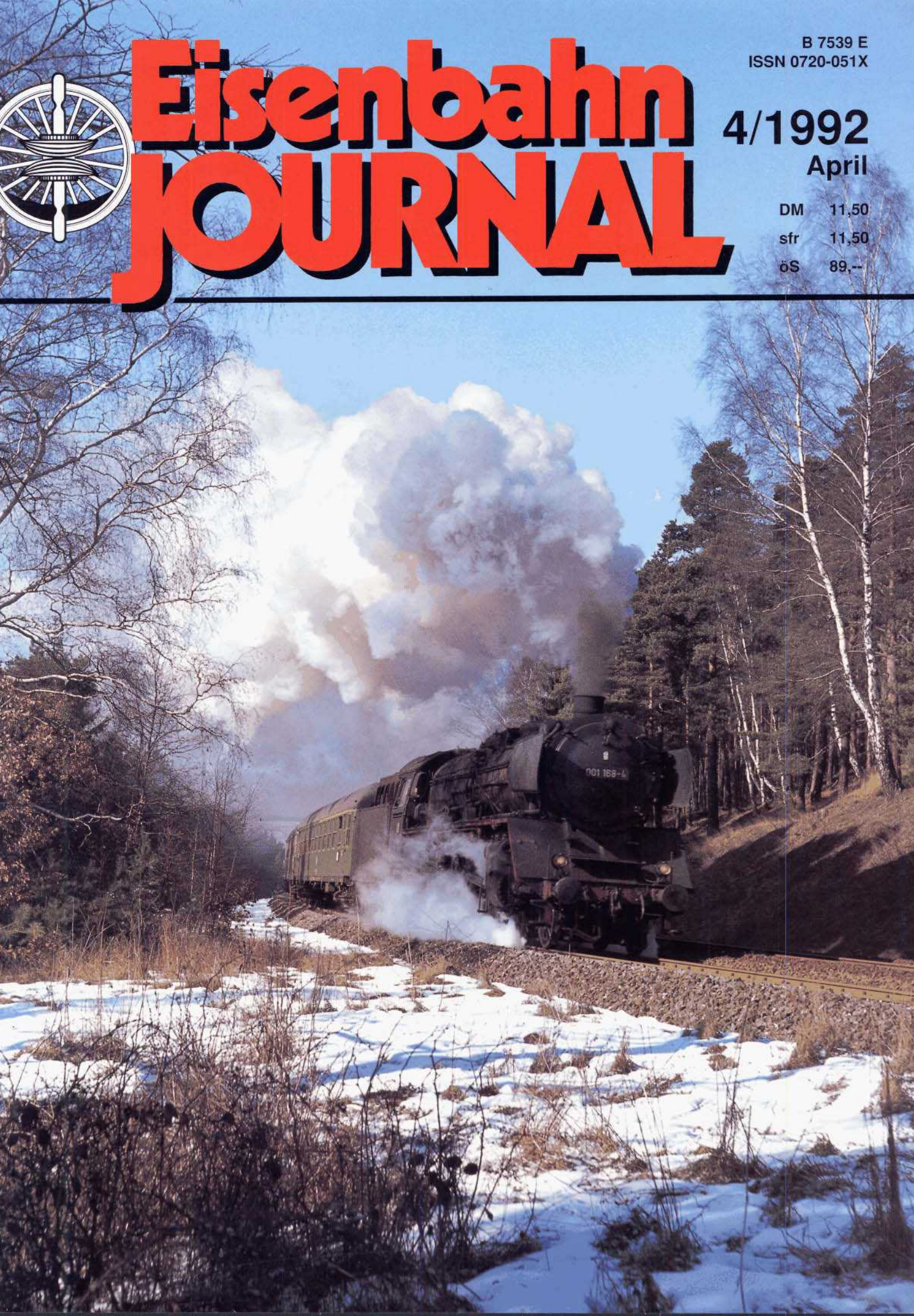
B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

4/1992
April

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Das »Sammel-Bw« Koblenz-Mosel 4

Der »Fliegende Hamburger« wird 60! 12

»Hessens längstes Denkmal« 16
Zur Geschichte der Langenschwalbacher Bahn (Teil 1)

An der schönen blauen...Denkste! 24
Österreichische Triebfahrzeuge in Unterfranken

Schmalspurig durch den Westerwald
Die Kleinbahn Selters – Hachenburg 26

100 Tage: Lückenschluß Schweinfurt – Meiningen 30

»Wir machen Dampf!« 32
Das Reststück des Thumer Schmalspurnetzes

Hoffnungsträger für Sachsens Schmalspurbahnen 34
Ölgefeuerte Einheitslokomotive »VII K alt« in Zittau

Modellbahn-Journal

Der »Fliegende Hamburger« als Modell 15

Der Bahnhof »Freudenstadt« 42
Ein Eisenbahnknotenpunkt im Modell

36 **Der Bahnhof »Reichelsheim«** 60

37 **Der Bahnhof »Poggenburg«** 62

Landschaft im Maßstab 1:87 66
Teil 2: Eine Weidefläche entsteht

»Laufsteg« für die Lokmodelle 68
Wozu ein Bahndamm?

38 **Weniger ist manchmal mehr** 72

39 **Wo das »Glaskast'l« schnauft** 74

Neue Triebfahrzeuge in TT 78

Betriebsspuren an gedeckten Güterwagen 80

Aktuelle Messeberichte aus Nürnberg, Mailand und Paris – Teil 2: Zubehör 84

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 38

Typenblatt: 57$^{10-35}$, preuß. G 10 51

Typenblatt: 92$^{5-10, 11}$, preuß. T 13 53

Fachhändler-Adressen 55

Impressum 57

Bücherecke 58

Hersteller-Adressenverzeichnis 94

Sonderfahrten und Veranstaltungen 96

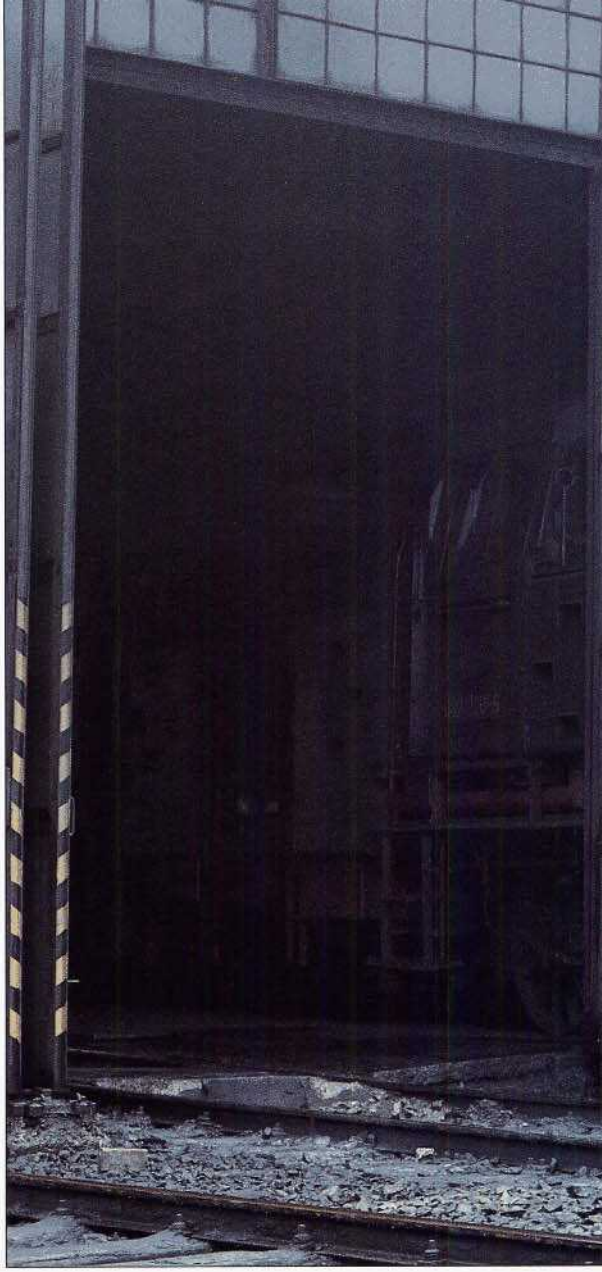
In eigener Sache 99

Mini-Markt 100

Das »Sammel-Bw« Koblenz-Mosel (Seite 4) *dürfte sich unter vielen Eisenbahnfreunden einen Namen gemacht haben, diente es doch so mancher Dampflokbaureihe als letztes Stationierungs-Bw, bevor sie den Weg zum Schneidbrenner antrat. Die 44 1331 wurde dort am 15. März 1969 im Bild festgehalten.* ***Foto: G. Herfeldt***

Auf dem Diorama »Bahnhof Poggenburg« (Seite 62) *– es ist 100 cm x 40 cm groß – wurde mit viel Liebe ein Schmalspurbahnhof in der Nenngröße H0e gestaltet. Sein Vorbild war im Süden des niedersächsischen Berglands zu finden.* ***Foto: St. Rieche***

Titelbild: Als die 001 168 Anfang April 1973 mit E 1863 auf der "Schiefen Ebene" unterwegs war, hatte die Natur neben Frühlingsboten noch Schneereste zu bieten. **Foto: F. Hansen**



Das »Sammel-Bw« Koblenz-Mosel

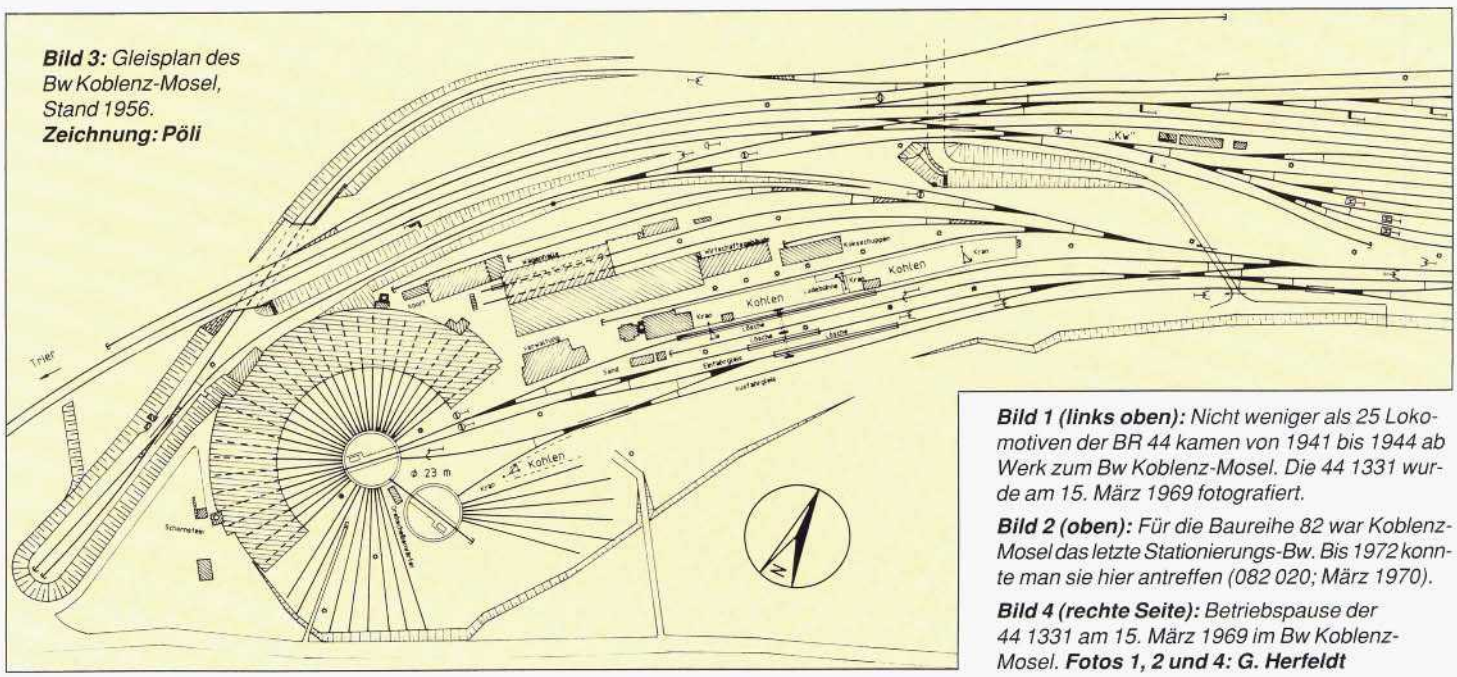


Bild 3: *Gleisplan des Bw Koblenz-Mosel, Stand 1956.* ***Zeichnung: Pöli***

Bild 1 (links oben): *Nicht weniger als 25 Lokomotiven der BR 44 kamen von 1941 bis 1944 ab Werk zum Bw Koblenz-Mosel. Die 44 1331 wurde am 15. März 1969 fotografiert.*

Bild 2 (oben): *Für die Baureihe 82 war Koblenz-Mosel das letzte Stationierungs-Bw. Bis 1972 konnte man sie hier antreffen (082 020; März 1970).*

Bild 4 (rechte Seite): *Betriebspause der 44 1331 am 15. März 1969 im Bw Koblenz-Mosel.* ***Fotos 1, 2 und 4: G. Herfeldt***

Noch zu Beginn der siebziger Jahre galt das Bahnbetriebswerk Koblenz-Mosel unter den Eisenbahnfreunden als "erste Adresse" am Mittelrhein, mit einer recht beachtlichen Dampflokvielfalt. Neben den eigenen Lokomotiven der Baureihen 044, 050 und 082 gesellten sich noch planmäßig die 001er des Bw Ehrang sowie die in Saarbrücken beheimateten 023er hinzu. Dem weiter fortschreitenden Strukturwandel mußte dann aber bald eine der letzten ganz großen Bastionen der Dampftraktion weichen, als am 7. Dezember 1973 der elektrische Zugbetrieb auf der Moselstrecke offiziell aufgenommen wurde. Wenige Wochen darauf endete die Dampflokunterhaltung beim Bahnbetriebswerk Koblenz-Mosel. In den Folgejahren verlor die einstmals so wichtige Einrichtung immer mehr an Bedeutung, bis schließlich mit Beginn des Sommerfahrplans 1988 die Triebfahrzeugunterhaltung gänzlich endete. Heute erinnern nur mehr die inzwischen verwaisten und ziemlich heruntergekommenen Baulichkeiten des Bahnbetriebswerks an bessere Tage. Beginnend mit der Baureihe 44 sollen in dem folgendem Beitrag die letzten Jahrzehnte nachgezeichnet werden.

Ab Werk bekam das Bw Koblenz-Mosel von Juli 1941 bis Februar 1944 nicht weniger als 25 Lokomotiven der Baureihe 44 (44 584 bis 591, 594 bis 598, 1475 bis 1480, 1646 bis 1648, 1655, 1656, 1721) zugewiesen. Neben der Moselstrecke, wo sie den Ehranger "Schwestern" halfen, gelangten sie in Richtung Osten durchs Lahntal auch nach Wetzlar/Gießen. Daß gleich zwei Bahnbetriebswerke in nur 100 Schienenkilometer Entfernung voneinander mit zahlreichen Neuzugängen bedacht wurden, läßt sich damit begründen, daß die beiden Dienststellen an der "Kanonenbahn" Berlin – Metz lagen. Entsprechend hoch war hier während der Kriegsjahre das militärische Frachtaufkommen.

Das Bw Koblenz-Mosel kann daher neben Ehrang durchaus als "klassisches" 44er-Betriebswerk erwähnt werden, dem die "Jumbos" lange Zeit treu blieben. Nur das Kriegschaos und die Zeit von Mai 1955 bis Juli 1959, als die 44er im Bw Koblenz-Lützel beheimatet waren, durchbrachen die 44er-Ära in Koblenz-Mosel. Nach der Auflösung des Lützeler 44er-Bestands kehrten sie am 1. Juli 1959 nach Koblenz-Mosel zurück.

Betriebsfähig standen am 2. August 1961 zur Verfügung: 44 134, 362, 588, 888, 978, 1112, 1206, 1369, 1385, 1529, 1668, 1737. Bis zur Elektrifizierung der rechten Rheinstrecke (27. Mai 1962) fanden sie dort ihr Hauptbetätigungs-

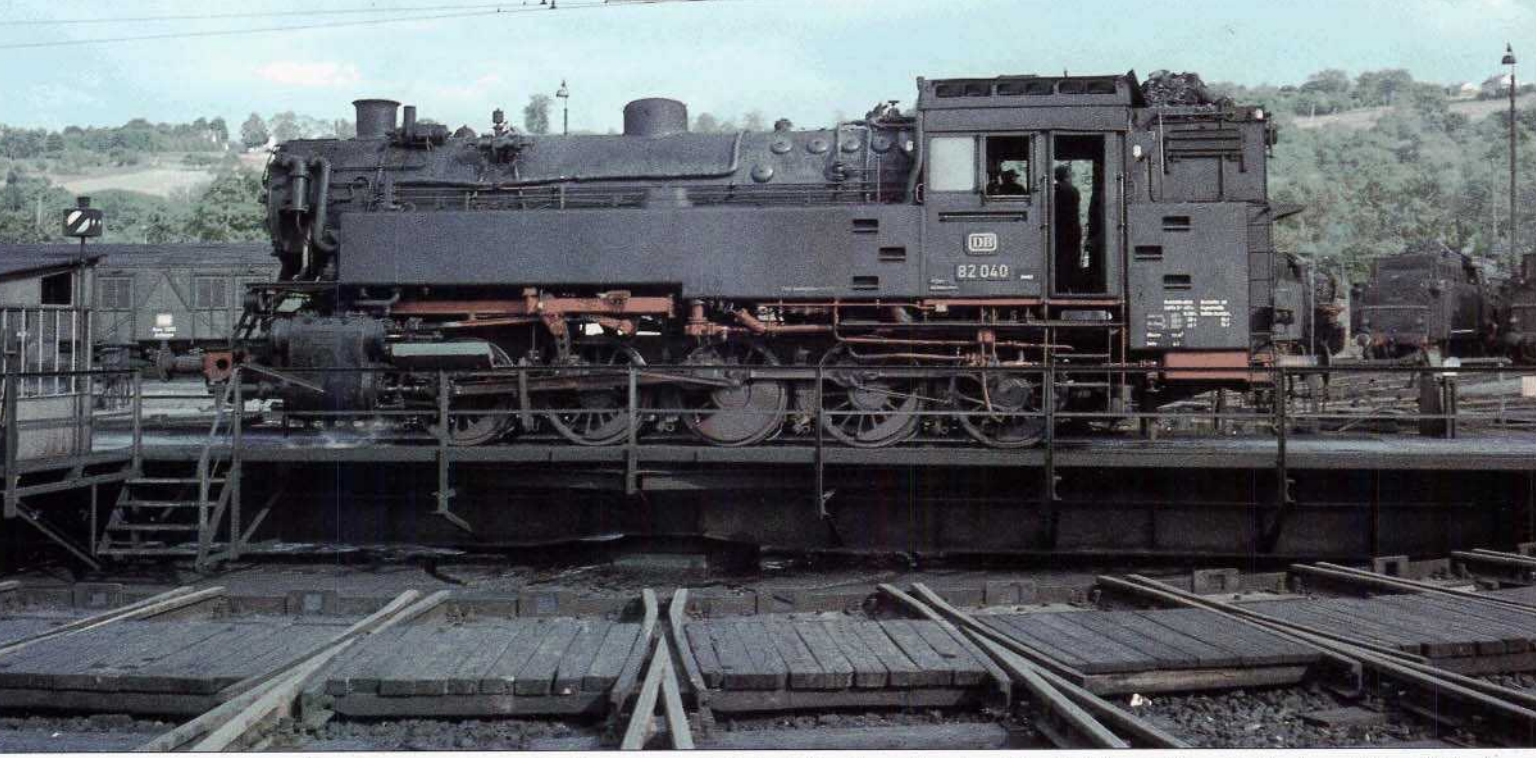


Bild 5: *Die mit Gegendruckbremse ausgerüstete 82 040 wartet am 12. Juni 1967 auf ihren Einsatz auf der Steilstrecke Linz – Kahlenborn.* ***Foto: P. Lösel***

feld. Anlaufstationen waren vornehmlich die großen Rangierbahnhöfe wie Duisburg-Wedau, Hohenbudberg, Gremberg und Mainz-Bischofsheim. Den Ehranger Rangierbahnhof fuhren die Koblenzer 44er zu diesem Zeitpunkt planmäßig mit nur wenigen Leistungen an. Danach verlagerte sich das Einsatzgebiet auf die Moselstrecke. Ferner kamen die 44er vereinzelt vor Durchgangsgüterzügen auf der Lahntalbahn zum Einsatz.

1970 dichteste Zugfolge auf der Moselstrecke

Der 1969 sich abzeichnende Konjunkturschub ließ besonders die Zahl der verkehrenden Montanzüge erheblich ansteigen. Im Sommer 1970 sah der fünftägige Laufplan am Tag 1 sogar 531 km vor. 1970 war auch das Jahr mit der dichtesten jemals erreichten Zugfolge auf der Moselstrecke, was den 44ern aus Ehrang und Koblenz viele Einsätze brachte. Die im selben Jahr angelaufenen Elektrifizierungsarbeiten im Moseltal machten allerdings deutlich, daß das Ende der Dampftraktion nur noch eine Frage der Zeit sein sollte.

Aufgrund der Ölkrise wurde schon vor der offiziellen Aufnahme des elektrischen Betriebs im November 1973 Güterzüge mit Elloks gefahren, um die letzten 044er an das Bw Rheine abgeben zu können. So verließen am 29. November 1973 die 044 327, 552, 573, 737 und 888 sowie am 3. Dezember 1973 die 044 375 Koblenz. Für wenige Wochen waren nun noch einige 050er beheimatet.

Von der Baureihe 50 wurden immer nur relativ wenige Maschinen vorgehalten; diese befanden sich "rund um den Kirchturm" im Einsatz. Neben der Moselstrecke gehörten zu ihren letzten Einsatzgebieten die Lahntalbahn und die Eifel.

Die fünf letzten 050er konnten sich gerade noch in das Jahr 1974 hinüber "retten"; sie wurden am 16. Januar 1974 an das Bw Mayen Ost (050 185, 954), an das Bw Neuss (050 651) sowie am 31. Januar 1974 an das Bw Stolberg (050 190, 051 524) abgegeben.

Ein kurzes Nachkriegs-Gastspiel gab die 03 beim Bw Koblenz-Mosel. Den Anfang machten die 03 045, 107, 167 und 280 am 30./31. Oktober 1946. Bis 20. September 1947 kamen noch die 03 048, 225, 281, 288 und 289 hinzu. Soweit die Maschinen überhaupt einsatzbereit waren, wird man sie wohl beiderseits des Rheins eingesetzt haben. Mit dem Ausscheiden der 03 288 am 23. Juni 1948 hieß es, von der 03 Abschied zu nehmen.

Auf genau sechs Dienstjahre brachte es die preußische P 10 beim Bw Koblenz-Mosel. Sie war vom 14. Mai 1949 bis 21. Mai 1955 hier beheimatet. Beim Bw Ludwigshafen wurden die 39 014 und 049 frei, die bis Juli 1949 eintrafen. Der Bestand konnte bis zum Sommer 1950 um sechs P 10 aufgestockt werden, die von den Bws Ludwigshafen (39 120, 124, 209, 226), Stuttgart (39 199) und Treuchtlichen (39 080) eingingen. Das kommende Jahr brachte (am 13. Mai 1951) lediglich den Neuzugang der 39 054 vom Bw Hanau. Im Mai 1952 erfuhr der Bestand abermals eine deutliche Aufstokkung durch die 39 068 und 200 vom Bw Stuttgart, die 39 179 und 239 vom Bw Kempten sowie die 39 125 vom Bw Dillenburg. Aus Gießen kam am 11. Juni 1952 noch die 39 219 hinzu. 15 "Preußinnen" reichten aus, um für den Sommerfahrplan 1952 einen zehntägigen Umlaufplan aufzustellen. Mit durchschnittlich 385 km pro Tag wendeten die P 10 in Köln-Deutzerfeld, Kaiserslautern, Frankfurt/Main, Bingen, Saarbrücken, Mannheim, Mainz, Dortmund und Ludwigshafen/Rhein. Die Zugpaare D 422/437 und D 448/47e führten die 39er durchs Moseltal nach Trier. Aus der Eifel kam am 2. Mai 1953 die 39 051 vom Bw Jünkerath hinzu. Ob man mit der "Jünkeratherin" nicht zufrieden war? Jedenfalls wurde sie am 9. Mai 1953 zurückgegeben und tags darauf gegen die 39 062 ausgetauscht. An das Bw Heidelberg gingen am 9. Mai 1954 die 39 080 und 120 sowie am 23. Mai 1954 die 39 062 an das Bw Villingen. Als dann am 2. Oktober 1954 noch die Umbeheimatung der 39 209 an das Bw Frankfurt 1 erfolgte, ließ sich bereits eine Tendenz erahnen.

Bild 6: *Auch für die G 8¹ war Koblenz-Mosel ein Auslauf-Bw, wie die bereits abgestellte 56 788 am 28. März 1965 beweist.* ***Foto: P. Lösel***

01er lösen die 39er ab

Für den Winterfahrplan 1954/55 stellte man letztmalig einen Laufplan auf. Die verbliebenen zwölf P 10 wurden bis 21. Mai 1955 alle an das Bw Kaiserslautern abgegeben. Mit Beginn des

Bild 7: *Bis in die sechziger Jahre lief die BR 94 auf der Steilstrecke Linz – Wiedmühle (94 881 und 94 1123 abgestellt am 8. Februar 1965).* ***Foto: P. Lösel***

neuen Fahrplans gingen die Leistungen überwiegend auf die 01 über.

Mit dem Eintreffen der 01 092 beim Bw Koblenz-Mosel, die am 15. April 1954 vom Bw Frankfurt 1 kam, sollte der alsbaldige Abzug der 39er beginnen. Im Verlauf des Jahres gesellten sich bis 9. Oktober 1954 acht weitere 01er hinzu (01 011, 082, 091, 093, 096, 097, 123, 233), die bei den Bws Treuchtlingen, Nürnberg Hbf und Frankfurt 1 entbehrlich geworden waren. Um auch die letzten P 10 an das Bw Kaiserslautern abgeben zu können, schickte das Bw Nürnberg Hbf bis 12. Juli 1955 die 01 039, 045, 122, 177, 183 und 216. Die 01 233 steuerte am 21. Mai 1955 das Bw Hof bei.

Den umfangreichsten Laufplan erstellte man für den Sommer 1956 mit zehn Plantagen; durchschnittlich liefen die Lokomotiven jeden Tag 565 km. Aufgrund der Bespannung des D 703 Ludwigshafen – Dortmund und des F 10 Köln – Mannheim brachte Tag 8 die Höchstleistung von 824 km. Neben den schon genannten Wendebahnhöfen wurden noch Frankfurt/M., Kaiserslautern, Mainz und Krefeld angelaufen. Während ihrer Dienstzeit beim Bw Koblenz-Mosel gelangten die 01er auch ins Moseltal. Im Sommer 1959 beispielsweise bespannte eine Lok der Reihe 01 das Schnellzugpaar D 227/228 nach Luxemburg und zurück nach Koblenz.

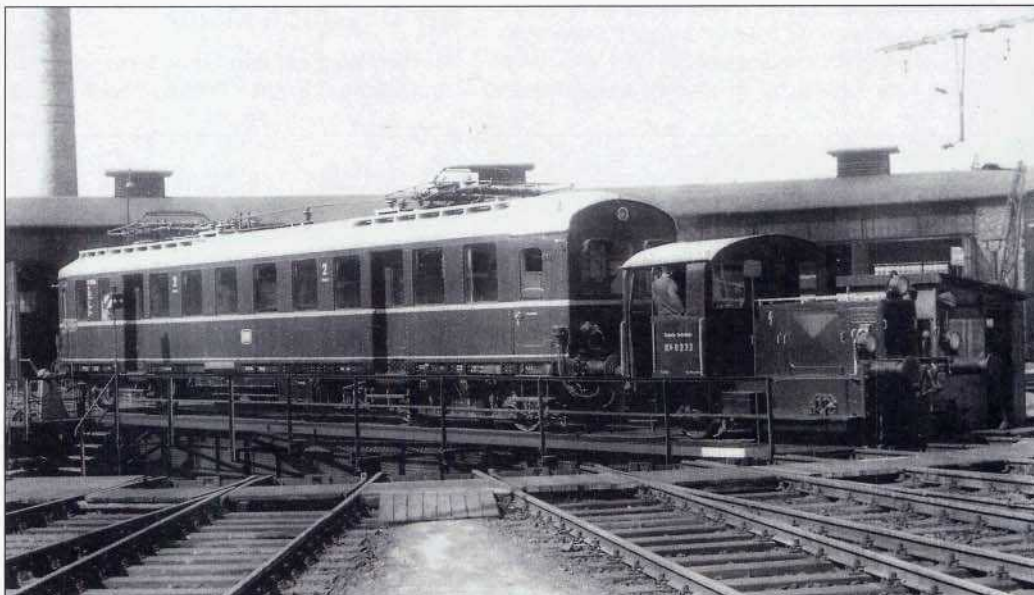
Die ab 27. Mai 1962 durchgehend elektrisch befahrbare rechte Rheinstrecke machte schließlich die 01er überflüssig. Als letzte 01 fuhr am 11. Dezember 1962 die 01 096 zum Bw Gießen ab, nachdem zuvor zwischen Februar und Oktober 1962 schon die 01 039, 045, 068, 073, 078, 082, 091 bis 093, 099, 123 und 177 abgezogen worden waren.

Neubauloks der Reihe 23

Infolge der Übernahme des gesamten 23er-Bestands vom Bw Oberlahnstein zum Planwechsel am 22. Mai 1955 wurden im Bw Koblenz-Mosel auch Neubaulokomotiven heimisch. Es handelte sich um die 23 001 bis 004 und 048 bis 050. Als Vorbotin war schon am

Bild 8: *Am 5. August 1967 stehen gleich zwei 01er im Bw Koblenz-Mosel (01 081 und 01 082). Etwa zehn Jahre zuvor hatten sie die Baureihe 39 abgelöst.* ***Foto: P. Lösel***

Bild 9: *Am 12. August 1965 war es die Kö 0233, die den ET 8534 auf die Drehscheibe des Bw Koblenz-Mosel schob.* ***Foto: P. Lösel***



1. April 1955 die 23 005 eingetroffen. Der Bestand erhöhte sich im Juni 1955 noch um die 23 051 und 052 vom Bw Mainz. Gleich drei ungemein reizvolle Flußtäler gehörten während der Koblenzer Zeit der 23er zu ihrem Aktionsradius: die von Rhein, Mosel und Lahn.

Für drei Jahre blieb der Bestand unverändert, bis schließlich das Bw Mainz am 28. und 30. Mai 1958 noch die 23 044 bis 046 abgab. Im Gegenzug mußte das Bw Koblenz-Mosel die 23 001 bis 005 am 2. bzw. 6. Juni 1958 nach Trier "entlassen"; am 22. Dezember 1958 folgte noch die 23 044 dorthin. Die letzten Neuzugänge waren die 23 053 bis 056 vom Bw Bingerbrück, die bis 1. Juni 1960 ihre neue Heimat erreichten. Dafür gingen alsbald vier Maschinen an das Bw Gießen, die am 29. Mai 1960 (23 045, 046) und 23. September 1960 (23 048, 049) ihr bisheriges Domizil verließen. Als schließlich zum Sommerfahrplan 1962 die rechte Rheinstrecke "unter Strom stand", konnte man die letzten 23er nach Kaiserslautern (23 053 bis 056) und Trier (23 050 bis 052) abgeben.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg gehörte die P 8 zum Bw Koblenz-Mosel. Welche Lokomotiven dort beheimatet waren, darüber liegen jedoch keine Angaben vor. Bekannt ist die Stückzahl für den 15. Mai 1938; sie wird mit elf Maschinen angegeben. Ihre Aufgabe war der leichte Reisezugverkehr rund um Koblenz.

Nach dem Krieg hielten sich die letzten P 8 bis 1960. Am 30. Januar 1958 waren beheimatet: 38 1970, 2521, 2995, 3047, 3300z, 3319, 3560. Bis zum Sommer 1958 erfuhr der P 8-Bestand durch die Kaiserslauterer 38 1901 und 1970 nochmals Zuwachs. In der Folgezeit lichteten sich die Reihen alsbald, womit sich das Ende abzeichnete. Am 9. Oktober 1958 wurde die 38 2995 nach Betzdorf umbeheimatet. Nach Landau (Pfalz) gingen am 4. Juni 1959 die 38 1970 und 3560. Die verbliebenen betriebsfähigen P 8 gelangten zum Bw Betzdorf: die 38 1795 am 10. Juni 1959, die 38 1901 am 1. Juli 1959 und schließlich noch die 38 3047 am 15. März 1960.

Kurzzeitig gehörte die am 9. Mai 1951 vom Bw Bingerbrück überstellte 42 1893 zum Bestand. Auf der Fahrt von Koblenz nach Ehrang fiel sie am 12. Oktober 1951 bei Cochem einer Kesselexplosion zum Opfer.

Die Umbeheimatung der letzten G 10 vom Bw Koblenz-Lützel, wo sie wegen Aufgabe des Dampflokunterhalts frei wurden, "bescherte" dem Bw Koblenz-Mosel am 1. Januar 1960 unverhofft 19 Maschinen dieser Gattung. Neun G 10 erreichten nur noch als z-Loks ihre neue Bleibe. Bei den 19 Lokomotiven handelte es sich um die 57 1060z, 1072z, 2101, 2162, 2370, 2555, 2562z, 2692z, 2744z, 2901, 2993, 3136z, 3175, 3332z, 3366, 3428z, 3468, 3447z und 3508. Sinnvolle Aufgaben fanden sich für die 57er kaum noch. Im Bauzugdienst und mit Rangierfahrten "fristeten sie ihr Dasein". Mit der Zurückstellung der 57 2444 am 27. März 1963 erübrigten sich jegliche Gedanken über die weitere Verwendung dieser Baureihe.

Auslauf-Bw für die G 8 der Direktion Mainz

Vor dem Weg auf den Schrottplatz machten auch etliche G 8 einen Umweg über Koblenz. Innerhalb der BD Mainz fungierte Koblenz-Mosel als Auslauf-Bw für diese Baureihe. Die Auflassung des Bw Oberlahnstein, das ab 27. Mai 1962 zur Außenstelle des Bw Koblenz-Mosel wurde, brachte die 56 562 und 722 ein. Von Januar 1963 bis Juni 1964 kamen noch die letzten G 8 der Bws Bingerbrück (56 276, 674), Kaiserslautern (56 539, 554) und Worms (56 252, 265, 557, 645, 690, 736, 788, 833, 861, 890) hinzu. Einige G 8 erreichten ihre neue Heimat nur noch als z-Loks oder wurden alsbald abgestellt. Wie schon bei den 57ern erfolgten Einsätze nur fallweise. Mit der z-Stellung der 56 645 am 16. Januar 1966 und der 56 833 am 16. Februar 1966 endete ihre aktive Zeit beim Bw Koblenz-Mosel.

Mit der Aufgabe der Dampflokunterhaltung beim Bw Altenkirchen wurden die 82 005, 008, 020, 021, 038 und 039 am 21. und 22. Mai 1966 nach Koblenz-Mosel umbeheimatet, ebenso der gesamte 93er-Bestand (93 769, 809, 840, 843, 907, 979, 1048, 1153, 1159, 1252) an diesem Tag übernommen. Keine fünf Monate später waren alle Maschinen abgestellt. Gleichzeitig trafen am 23. Mai 1966 zur Verstärkung die 82 004 und 012 vom Bw Hamburg-Wilhelmsburg sowie am 1. Juni bzw. 23. Juni 1966 die 82 041 und 040 vom Bw Freudenstadt ein. Das Betätigungsfeld der Baureihe 82 erstreckte sich weiterhin auf die Nebenstrecken im Westerwald, wo sie von der Einsatzstelle Siershahn aus verkehrten.

Loks für Steilstrecken

Die mit Gegendruckbremse ausgerüsteten Lokomotiven 82 040 und 041 kamen anfangs vor-

Bild 10 (oben): *Reger Betrieb im Lokschuppen (v.l.n.r.): 052 192, 044 268, 044 888, 082 020 und eine weitere 44.* ***Foto: G. Herfeldt***

Bild 11: *Am 28. Juli 1966 bereits etwas abseits, aber dennoch in Koblenz-Mosel stationiert – 93 843.* ***Foto: P. Lösel***

nehmlich auf der Steilstrecke Linz/Rhein – Kalenborn zum Einsatz, bis sie ab dem Sommerfahrplan 1968 dort von der steilstreckentauglichen Diesellok der Reihe 213 abgelöst wurden. Schon wegen des steigungsreichen Abschnitts durch das landschaftlich reizvolle Brexbachtal gehörte die Linie Neuwied – Siershahn wohl zu den interessantesten Einsatzstrecken, die bis zum Schluß von der Baureihe 082 bedient wurden. Da Koblenz-Mosel für die 82er als Auslauf-Bw fungierte, wurden die Maschinen hier abgefahren und wie folgt abgestellt:

	z-Stellung	Ausmusterung
82 041	18.09.1967	12.03.1968
82 005	19.09.1967	11.12.1968
82 012	12.10.1967	12.03.1968
82 039	10.10.1969	23.02.1971
82 020	16.09.1970	02.06.1971
82 004	21.12.1970	02.06.1971
82 038	04.05.1971	15.12.1971
82 040	10.08.1971	15.12.1971
82 008	01.11.1971	18.04.1972
82 021	13.01.1972	18.04.1972
82 035	30.04.1972	15.08.1972

Für den Verschub in den Koblenzer Bahnhöfen waren ab Mitte der fünfziger Jahre bis zur Abstellung der 74 563 am 5. August 1962 auch einige T 12 beheimatet. Sie wurden im Rangierdienst abgefahren.

Nach Übernahme der 94 817, 1080, 1144 und 1363 (alle mit Gegendruckbremse ausgerüstet) am 1. Dezember 1945 vom Bw Bingerbrück stellte Koblenz-Mosel bis zur Verdieselung zum Sommerfahrplan 1956 die 94^5 für den Lokomotivbahnhof Boppard mit der zu bedienenden Steilstrecke nach Buchholz.

Mit der Übernahme des gesamten 94^5-Bestands bis zum 28. Mai 1962 vom aufgelassenen Bw Oberlahnstein oblag Koblenzer T 16^1 wieder die Bedienung einer Steilstrecke. Nun war es der Güterverkehr auf der Linie Linz/Rhein – Wiedmühle; den Personenverkehr hatte man dort zu diesem Zeitpunkt schon eingestellt. Mitte der sechziger Jahre endeten die Einsätze der T 16^1.

Zur Unterstützung wegen zahlreicher bereits abgestellter 082er kamen von Februar 1971 bis Februar 1972 die 094 055, 184 und 592 kurzfristig ins Bw Koblenz-Mosel.

Als erste Dieselloks 212er

Nur wenige Tage vor der Umbeheimatung der letzten Dampflokomotiven der Reihe 050 machte Koblenz erstmals Bekanntschaft mit der 212. Im Januar 1974 überstellte das Bw Düren die fünf Maschinen 212 109, 110, 113, 114 und 121.

Der Sommerfahrplan 1975 bedeutete das Aus für die letzten 050 bis 052 des Bw Mayen. Alle Leistungen gingen auf das Bw Koblenz-Mosel über. Für die neuen Aufgaben kamen, wieder aus Düren, die 212 120, 125, 132, 139, 146, 147, 153, 154 und 159 sowie aus Krefeld die 212 163. Am 28. September 1975 erreichten noch die 211 033, 034 und 040 bis 042 vom Bw Gerolstein ihre neue Dienststelle. Die 212 120 tauschte man mit dem Bw Wuppertal gegen die 212 044. Aus Aschaffenburg und Mainz trafen bis zum Sommerfahrplan 1976 die 212 049 bis 051, 074, 103 und 104 ein. Hierfür mußten eine 212er sowie die 211 033 und 034 nach Aschaffenburg, die 211 040 und 041 nach München Ost, die 211 042 sowie die 212 139 nach Kornwestheim abgegeben werden. Am 1. Juli 1976

Bild 12 (oben): *Besuch aus dem Bw Trier – 38 3634 am 30. Januar 1966 im Bw Koblenz-Mosel.*

Bild 13: *Mit der Baureihe 23 kamen die ersten Neubaulokomotiven. Eine davon war die 23 024, fotografiert am 12. Juni 1967.* ***Fotos 12 und 13: P. Lösel***

Bild 14: *Anläßlich "75 Jahre Koblenz Hbf" kam es am 23./24. April 1977 zu einer E-Lok-Parade mit 160 005, E 44.5 und 194 565.* ***Foto: G. Herfeldt***

waren folgende Triebfahrzeuge in Koblenz-Mosel beheimatet:

140 187 bis 190, 199 bis 204, 209, 210, 317 bis 349, 351 bis 354, 357 bis 359, 393, 394
212 044, 049 bis 051, 074, 103, 104, 109, 110, 113, 114, 121, 125, 132, 146, 147, 153, 154, 159, 163
260 290 bis 297
261 138 bis 143
426 001 bis 004
701 060, 087

Das Einsatzgebiet der V 100 umfaßte neben dem Gesamtverkehr auf der Ahrtalbahn Remagen – Adenau die beiden Strecken von Koblenz bzw. Andernach in die Osteifel nach Mayen und weite Teile des Westerwalds. Im Lahntal sah der Dienstplan die Bespannung einiger Personenzüge der Relationen Koblenz – Limburg/Gießen – Koblenz vor.

Bild 15: *Gast-Diesellokomotive 216 178 aus Trier am 15. März 1969.* ***Foto: G. Herfeldt***

Bild 16: *Gemessen an der Menge der stationierten Fahrzeuge war die Lokbehandlungsanlage großzügig gestaltet. Lokomotive 023 073 steht am 15. März 1969 am Bekohlungskran.* ***Foto: G. Herfeldt***

Triebzüge in Koblenz-Mosel

Nicht unerwähnt sollen die Triebzüge 426 001 bis 004 bleiben, die vor ihrer Ausmusterung zuletzt beim Bw Koblenz-Mosel zu Hause waren. Entstanden waren zwei Triebzüge (426 001 und 004) nach Kriegsende aus halbfertigen Wagen für die Berliner S-Bahn, die die Waggonfabrik Wegmann in Kassel nicht mehr hatte ausliefern können. Ein weiterer (426 002) lief bis 1945 auf der Werkbahn Zinnowitz – Peenemünde. Der vierte Triebwagen (426 003) sollte bei einer niederländischen Waggonfabrik wegen Kriegsschäden ausgebessert werden, konnte aber nicht mehr dem S-Bahn-Bw Berlin-Schöneweide zugeführt werden und gelangte daher 1945 zur RBD Köln.

Ihr erstes Einsatzgebiet fanden die vier Triebzüge auf der mit 700 V Gleichstrom betriebenen Isartalbahn. Sie wurden dann für das Wechselstromnetz der DB umgebaut und in ET 26 001 bis 004 umgezeichnet. Beheimatet waren sie in den Bws München Hbf, Rosenheim und Regensburg, bevor sie 1972 als Ersatz für Triebwagen der Reihe 485 (485 029, 034, 035) an ihren letzten Einsatzort Koblenz gelangten. Hier waren sie überwiegend im Vorortverkehr nach Neuwied und Oberlahnstein unterwegs. Noch vor der offiziellen Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Moselstrecke kamen die